



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 93]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 21, 2004/वैशाख 31, 1926

No. 93]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 21, 2004/VAISAKHA 31, 1926

## महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 18 मई, 2004

सं. टीएमपी/50/2003-टीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण लंगरगाह सं. VIII पर भारी निकर्षण के लिए विशेष दरों के निर्धारण हेतु तूतीकोरिन पत्रन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

## अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/50/2003-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्रन न्यास

आवेदक

आदेश

(मई 2004 के 4 थे दिन पारित)

यह प्रकरण लंगरगाह सं. VIII पर भारी निकर्षण के लिए विशेष दर के निर्धारण के लिए तूतीकोरिन पत्रन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने, देय लंगरगाह माडा, पाइलटेज शुल्क और वीओसी III, वीओसी IV लंगरगाहों, कोयला जैटी I, कोयला जैटी II और तेल जैटी का उपयोग करने वाले सभी पोतों द्वारा देय पत्तन देयताओं को 30% के रूप में भारी निकर्षण के लिए विशेष-दर में निम्न दिशी संशोधन करते हुए 20 सितंबर 2004 को एक आदेश पारित किया था। कन्टेनर लंगरगाह (लंगरगाह सं. 7) पर पहुँचने वाले पोत पर भारी निकर्षण के लिए विशेष-दर का निर्धारण लागू पत्रन देयताओं और पाइलटेज का 15% और लंगरगाह माडा प्रमार का 30% निर्धारित किया गया था।

2.2. भारी निकर्षण की विशेष-दर में संशोधन करते समय टीपीटी ने, ड्रैगिंग लंगरगाह सं. VIII के लिए वर्ष 2003-2004 में व्यय किए गए 45 करोड़ रुपये के खर्च को भी सम्प्रीति किया था। भारी निकर्षण के लिए विशेष-दर पत्तन द्वारा अपने भारी निकर्षण प्रकल्प के लिए प्राप्त किए गए विदेशी मुद्रा ऋण की सेवा-लागत वसूल करने के लिए निर्धारित की गई है। इसके अलावा, लंगरगाह सं. VIII की निकर्षण लागत संबंधित लंगरगाह पर लंगर डालने वाले पोतों के लिए ही प्रासंगिक है और यह भार शेष उन सभी पोतों पर नहीं लादा जा सकता जो इस लंगरगाह का उपयोग ही नहीं करते। इस स्थिति को देखते हुए लंगरगाह सं. VIII से संबंधित निकर्षण लागत पर, भार निकर्षण के लिए विशेष दर के संशोधन के प्रयोजन से विचार नहीं किया गया था।

2.3. बाद में, टीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि वीओसी III, वीओसी IV, लंगरगाहों, कोयला जैटी और तेल जैटी के लिए निर्धारित विशेष दर लंगरगाह सं. VIII के लिए भी निर्धारित कर दी जाए। उसने अनुरोध किया था कि लंगरगाह सं. VIII के लिए अलग लागत विधि पर जोर न दिया जाए क्योंकि पूजी लागत, प्रथात्मन लागत इत्यादि के आधार पर प्रत्येक लंगरगाह के लिए अलग-अलग निकर्षण प्रमार निर्धारित करना बहुत जटिल और अव्यवहारिक कार्य है।

2.4. टीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह लंगरगाह सं. VIII पर व्यय की गई लागत की वसूली के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करे जिसे भारी निकर्षण के लिए विशेष दर से न जोड़ा जाए। टीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह इस लंगरगाह से संबंधित पूजी लागत, धन के ओत, यातायात (माल-बुलाई) की समावनाओं और उपयोग क्षमता का विवरण, प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत करे।

3.1. उसी समय, तूलीकोरिन स्टीमर, एजैन्ट्स एसोसिएशन ने वह बात उठाई थी कि पत्तन ने, टीएएमपी के अनुमोदन के बिना, 28 मार्च 2003 से लंगरगाह सं. VIII पर लंगर डाले पोतों से निकर्षण लेवी वसूलना शुरू भी कर दिया है।

3.2. प्राधिकरण ने टीपीटी को सलाह दी कि वह लंगरगाह सं. VIII पर लंगर डालने वाले पोतों से निकर्षण लेवी न वसूल करे क्योंकि प्रशुल्क को अनुमोदन मिला नहीं आ और पत्तन अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने में शीघ्रता करे।

4. इस पृष्ठभूमि में, टीपीटी ने लंगरगाह संख्या VIII के लिए निकर्षण प्रभार निर्धारित करने के लिए एक प्रस्ताव किया है। इसने अपने पिछले अनुरोध पर पुनः जारी देते हुए कहा है कि अन्य लंगरगाहों पर जो विशेष दर लागू है वही दर लंगरगाह सं. VIII पर भी लागू की जाए। टीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- लंगरगाह सं. VIII की निकर्षण करने के बाद अपेक्षित माल-दुलाई, अनुमानित 15 लाख टन की क्षमता की तुलना में 20 लाख टन हो गई।
- लंगरगाह सं. VIII के निकर्षण पर किए गए व्यय को ध्यान में रखते हुए, लागताधिक आधार पर, लंगरगाह सं. VIII के लिए निकर्षण प्रभार की विस्तृत गणना प्रस्तुत की गई है। मूल्यहास की गणना और प्रासंगिक पूँजी व्यय पर लगाई गई पूँजी पर प्रतिलाम के अतिरिक्त प्रत्यक्ष उपरिव्यय, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय और अनिश्चित व्यय को लागत-विवरण में सम्मिलित किया गया है।
- पत्तन सेवाएं, पाइलटेज और कर्षण सेवाएं प्रदान करने के लिए लगाई गई लागत को वर्ष 2003-2004 में सभी लंगरगाहों पर प्रहस्तन के लिए अनुमानित कुल पोतों की तुलना में इस लंगरगाह पर प्रहस्तन के लिए अनुमानित पोतों की संख्या के अनुपात में, समानुपातिक रूप से बांट दिया गया है। प्रासंगिक वर्ष में (सभी लंगरगाहों में) प्रहस्तन के लिए अपेक्षित कुल 1466 पोतों की तुलना में वर्ष 2003-04 में लंगरगाह सं. VIII पर प्रहस्तन के लिए अपेक्षित पोतों की संख्या 145 है।
- लंगरगाह संख्या VIII के लिए लागू प्रभार का अनुमान लगाने के लिए लागत विवरणीयों के दो सैट तैयार किए गए हैं। पहली लागत विवरणी में साझा पहुँच चैनल से संबंधित लागत शामिल की गई है और दूसरी लागत विवरणी में इस अवयव को बाहर रखा गया है। वर्ष 2003-04 के लिए लागत विवरणी द्वारा दर्शाया गया धाटा, यदि साझा पहुँच चैनल से संबंधित निकर्षण लागत का भाग शामिल नहीं किया गया है तो 73.91% होता है और यदि वह मद समिलित की जाती है तो यह धाटा बढ़कर 118.73% हो जाता है।
- यदि समूचे धाटे की वसूली का प्रस्ताव है तो उपर अनुमानित लेवी की प्रतिशतता पोत प्रकालक के ऊपर बहुत बड़ा बोझ होगी।
- इसने इसीलिए अनुरोध किया है कि लंगरगाह संख्या VIII के लिए निकर्षण लेवी पोत संबंधी प्रभारों का 30% उसी प्रकार निर्धारित की जाए जिस प्रकार लंगरगाह संख्या बीओसी III, बीओसी IV, कोयला जैटी I, कोयला जैटी II और तेल जैटी के लिए लागू है।
- इसने प्रस्तावित लेवी को पूर्व-प्रभार 26 मार्च 2003 अर्थात उस तिथि से अनुमोदित करने का अनुरोध किया जिस तिथि को टीपीटी के न्यासी मंडल ने वर्तमान प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया था।

5.1. अपनाई गई पारमर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक-एक प्रति उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए मेजी गई थी।

5.2. उपरोक्त उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को टीपीटी को प्रतिपूरक सूचना के रूप में गेज दिया गया था।

6.0 प्रस्ताव की प्रारम्भिक जाँच के आधार पर टीपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। प्रस्तुतर में टीपीटी ने सूचना प्रस्तुत कर दी थी। चूंकि टीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर हमारे द्वारा पूछे गए अनेक प्रश्नों के संदर्भ में सुस्पष्ट नहीं थे। टीपीटी से उन: कुछ बिन्दुओं को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया। टीपीटी ने तत्त्वावधान अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी। टीपीटी द्वारा उत्तर दिया गए कुछ मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:

- टीएएमपी ने दिनांक 20 सितम्बर 2002 के अपने आदेश सं. डीप ड्राफ्ट वर्थ के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित 50% लेवी की तुलना में 30% निकर्षण लेवी भंजूर की है। इसके कारण वर्ष 2002-03 में रु. 39.33 लाख रुपयों का धाटा हो गया।
- जैसाकि टीएएमपी ने अनुरोध किया था, लंगरगाह संख्या VIII के लिए निकर्षण लेवी की वसूली की लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी गई है। साझा पहुँच मार्ग से संबंधित निकर्षण लागत के भाग पर विचार किए बिना, वर्ष 2004-05 की लागत विवरणी 474.89% का धाटा दर्शाती है और यदि इस तत्व को शामिल कियाजाए तो यह धाटा 539.05% के स्तर का बताया जाता है।
- विद्यारथीन प्रस्ताव मारी निकर्षण प्रकल्प की लागत (लंगरगाह सं. VIII सहित) डीप ड्राफ्ट वर्थ में खड़े हुए पोतों से वसूल करने और लंगरगाह सं. VIII को 10.7 मीटर तक गहरा करने के लिए किए गए व्यय को वसूल करने के बारे में है। इसके अतिरिक्त प्रस्तावित लेवी के परिकलन में लंगरगाह संख्या VIII के सामने निकर्षण की अवमूल्यन लागत को भी सम्मिलित किया गया है क्योंकि यह एक साझा संरचनात्मक, सुविधा है और पत्तन का भौगोलिक विशेषताओं के कारण प्रत्येक लंगरगाह के लिए अलग व्यवहार संभव नहीं है।
- लंगरगाह सं. VIII के पोतों पर पत्तन-देयताओं और पाइलटेज शुल्क के संबंध में एकत्रित निकर्षण लेवी "मैमोरैन्डम कैपिटल ड्रैगिंग रिवर्ज एकाउन्ट" में जमा की जाएगी क्योंकि उसी खाते से मारी निकर्षण पर होने वाले व्यय का भुगतान किया जाता है। लंगरगाह भाड़ा के संबंध में एकत्रित की गई निकर्षण लेवी सामान्य राजस्व खाते (जनरल रेवेन्यू एकाउन्ट) में जमा की जाती है। क्योंकि निकर्षण व्यय पत्तन के आन्तरिक संसाधनों से पूरा किया जाता है।
- प्रस्तावित लेवी की सही-सही अवधि, लंगरगाह VIII को गहरा करने की लागत के साथ निकर्षण प्रोजेक्ट की ऋण सेवा देयताओं (डैन्ट सर्विसिंग लायबिलिटीज) पर विचार के बाद लेवी की समय-समय पर समीक्षा के आधार पर निर्धारित की जाएगी। प्रस्तावित लेवी की अवधि, मारी निकर्षण प्रकल्प के लिए जापानी येन ऋण की ऋण सेवा अवधि के साथ-साथ चलेगी।
- प्रस्ताव के साथ लागत विवरणीयां प्रस्तुत करने के पीछे मनसा, उस अत्यधिक ऊँची दर के बारे में समझाना भर है जो अधि निकर्षण लेवी की अवधारणा केवल लंगरगाह संख्या VIII के लिए लागू की जाती है तो, लंगरगाह संख्या VIII में खड़े होने वाले जहां पर लागू होगी। लंगरगाह संख्या VIII से संबंधित बड़ते खर्च और समानुपातिक रूप से बांटने के मुद्दे इसलिए उपराजनक नहीं हैं।

(vii) डीप ड्राफ्ट बर्थ सं. III और IV की क्षमता उपयोगिता वर्ष 2002-03 के लिए क्रमशः 72% और 83% रही है और लंगरगाह सं. VII की क्षमता उपयोगिता 51% रही है। चूंकि डीप ड्राफ्ट बर्थों में पोतों की वर्तमान व्यक्तिता अधिकतम उपयोग से बहुत कम है, उपलब्ध व्यापक राजस्व आधार की दृष्टि से भारी निकर्षण के विशेष दर की समीक्षा इस मोड़ पर अपेक्षित नहीं हो सकती, यद्यपि यह स्वीकार कर लिया गया है कि इसके विविष्ट में निहितर्थ हो सकते हैं।

(viii) लंगरगाह सं. VII में लंगर डालने वाले पोतों पर लंगरभाड़ा प्रभार से एकत्रित लेवी की मद में राजस्व के संबंधी आगमन को सुनिश्चित करने के लिए अलग खाता खोलने के लिए वह सहभाग हो गया।

7.1. इस प्रकरण में, 19 फरवरी 2004 को टीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई हुई थी। उस संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, टीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह फरवरी 2003 से लंगरगाह संख्या VII में लंगर डाल चुके पोतों और डीप ड्राफ्ट की आवश्यकता वाले पोतों की संख्या का विवरण प्रस्तुत करे। टीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह लंगरगाह संख्या VII में लंगर डाल चुके पोतों से एकत्रित सरचार्ज की कुल राशि भी दर्शाये।

7.3. टीपीटी ने निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की है:-

(i) डीप ड्राफ्ट सुविधा व्यावहारिक रूप से मार्च 2003 में उपलब्ध थी और 28 मार्च 2003 से पहले केवल 3 पोत ही प्रहसित किए गए थे।

(ii) चूंकि 10 अप्रैल 2003 से प्रहसित पोतों पर ही निकर्षण प्रभार लगाए जाने थे, इस अवधि की सूचना ही केवल प्रासंगिक है। लंगरगाह संख्या VII में अप्रैल 2003 से फरवरी 2004 तक पोत-आगमन-डांचे पर विचार करते हुए, इस लंगरगाह पर प्रहसित पोतों की कुल संख्या और प्रासंगिक अवधि के लिए तदनुरूप निकर्षण लेवी का विवरण नीचे सारणी में दिया गया है:

क्रम सं.	प्रहसित पोतों का विवरण	2003-04 (अप्रैल 2003 से फरवरी 2004)	प्रतिशतता	एकत्र की गई निकर्षण लेवी लाख रु. में
1.	नॉन डीप ड्राफ्ट पोत	30	50.85	20.28
2.	डीप ड्राफ्ट पोत	29	49.15	62.30
	कुल	59		82.58

(iii) इसने यह भी स्पष्ट किया है कि उपरोक्त नमूना केवल उदाहरण स्वरूप है क्योंकि लंगरगाह में (पोतों के) आने की मात्रा अन्य डीप ड्राफ्ट लंगरगाहों की उपलब्धता पर निर्भर करती है।

8. इस प्रकरण में परामर्शी प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों के सारांश और संबंधित पक्षों द्वारा तर्क संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वैबसाइट [www.tariff authority.org](http://www.tariff authority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उमरती है:-

(i) इस प्राधिकरण द्वारा पोत संबंधी मूलभूत प्रभार पर एक विशेष प्रभार वर्ष 2000 में अनुमोदित किया गया था ताकि टीपीटी अपने मारी निकर्षण प्रकल्प का वित्ती पोषण के लिए प्राप्त किए गए विदेशी मुद्रा ऋण की ऋण सेवा लागत का भुगतान कर सके। विशेष प्रभार की मात्रा का निर्धारण वार्षिकीकृत ऋण सेवा देयता के संदर्भ से इस निवेश के साथ किया गया कि विशेष प्रभार से (अर्जित) राजस्व एक अलग खाते में रखा जाए जिसमें से ऋण सेवा देयता का भुगतान किया जाए। लंगरगाह सं. VIII से संबंधित भारी निकर्षण व्यय का वित्ती-पोषण पहले अर्जित विदेशी मुद्रा ऋण से नहीं किया गया था अपितु जैसाकि पत्तन ने रूपरूप किया है, आन्तरिक संसाधनों से किया गया था। यह मानना होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष-प्रभार पर सामान्यतया किसी ऐसी अपसामान्य एकमुश्त देयता की रूपाई करने के लिए विद्यार्थी किया जाता है जिसकी पूर्ति किसी अन्य लोत से नहीं की जा सकती ताकि इस प्रकार की एक मुश्त देयताएँ मूलभूत प्रशुल्क में स्थायी जगह न बना ले। पत्तन के आंतरिक संसाधनों से निवेश इस प्रकार के विशेष व्यवहार के योग्य नहीं होता है। प्रासंगिक सेवा / सुविधा के लिए बुनियादी दरों के लिए गए निवेश और उस निवेश पर ग्राह्य लाभ को ध्यान में रखकर निर्धारित की जानी चाहिए। इन कारणों से लंगरगाह VII पर लगभग 45 करोड़ रुपये के निवेश की रूपाई के लिए विशेष दर छेतु टीपीटी का प्रस्ताव अस्वीकार कर दिया गया था और पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह संबंधित लंगरगाह के लिए तदनुसार लंगरगाह भाड़ा प्रभार प्रस्तावित करे।

(ii) टीपीटी ने लंगरगाह संख्या VIII के लिए कोई भिन्न लंगरगाह भाड़ा प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है। इसने अन्य लंगरगाहों के लिए निर्धारित लंगरगाह भाड़ा प्रभार ही इस लंगरगाह के लिए भी प्रस्तावित किया है। संयुक्त सुनवाई में पत्तन ने, तथापि प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय, जो सितम्बर 2004 में अपेक्षित है, बुनियादी लंगरगाह भाड़ा प्रभार की समीक्षा करना स्वीकार कर लिया है।

(iii) ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति की दृष्टि से, प्राधिकरण के समक्ष मुद्रा, अन्य डीप ड्राफ्ट बर्थों के भारी कर्षण के लिए पहले स्वीकार किए गए विशेष प्रभार के अवीन लंगरगाह संख्या VIII के लिए भी मान्य करने का है। पहले से ही विशेष प्रभार के अधीन लंगरगाहों के समान लंगरगाह सं. VII भी टीपीटी में डीप ड्राफ्ट बर्थ की परिभाषा के उपयुक्त ठहरता है। चैनल में गहराई निश्चित रूप से लंगरगाह संख्या VIII के पोतों से संबद्ध है। एक के बिना दूसरे का पोतों के लिए कोई उल्लेखनीय महत्व नहीं है। इसके अतिरिक्त जब अन्य डीप ड्राफ्ट बर्थों पर आने वाले पोत भारी निकर्षण व्यय के लिए ऋण सेवा लागत के लिए भुगतान करते हैं तो लंगरगाह VII पर उपलब्ध करवाई गई सुविधा को विशेष प्रभार की गुणालाश से बाहर रखा जाएगा और इससे विसंगतता को बढ़ावा मिलेगा। इस संबंध में टीपीटी द्वारा उठाई गई बातों पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए। यह ध्यान देने योग्य है कि कुछ उपयोगकर्ता संगठन, जैसे तूकीकोरिन कस्टम्स हाउस एजेन्ट्स असोसिएशन, तूकीकोरिन चैम्बर ऑफ कार्मस एंड हॉलस्ट्रीज और इंडियन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज ने विशेष दरों और उसकी मात्रा को शिल्प क्रमावारी से लागू करने पर आपत्ति की है न कि विशेष दरों को लंगरगाह संख्या VIII पर लागू करने पर।

(iv) टीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि लंगरगाह संख्या VIII पर आने वाले पोतों द्वारा देय पत्तन देयताओं और पाइलेट शुल्क पर विशेष प्रभार भारी निकर्षण के लिए अनुरक्षित विशेष खाते में जमा किए जाएंगे और ऐसे पोतों द्वारा देय लंगरगाह भाड़े पर विशेष प्रभार पत्तन के सामान्य कोष में जमा किए जाएंगे। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, विशेष दर पत्तन के आन्तरिक संसाधनों से पत्तन द्वारा किए गए निवेश की भरपाई के लिए नहीं है। बुनियादी दर को इस पक्ष का ध्यान रखना चाहिए। ऐसा होते हुए, लंगरगाह संख्या VIII पर पोतों से प्रभारित, लंगरगाह भाड़ा प्रभार सहित पोत संबंधी सभी प्रमार्य प्रभारों पर विशेष प्रभार से अर्जित राजस्व को भारी निकर्षण के लिए अनुरक्षित अलग खाते में जमा करना आवश्यक है।

(v) चूंकि विशेष प्रभार भारी निकर्षण परियोजना के ऋण सेवा उपकार की पूर्ति के लिए है तो अकेले लंगरगाह संख्या लंगरगाह संख्या VIII की लागत विधित के संदर्भ से ऐसे प्रभार की मात्रा की लेशामात्र भी मिन्न गणना अनुरक्षित नहीं पाई गई। लंगरगाह संख्या VIII के लिए मिन्न विशेष प्रभार का निर्धारण एक विसंगति को उभारेगा कि डीप ड्राफ्ट बर्थ के दो सेटों पर पोत, एक ही प्रयोजन के लिए मिन्न प्रभार का भुगतान करें। वर्तमान विशेष दर का निर्धारण लंगरगाह संख्या VIII को भी विस्तारित की गई है, सामान्यतया विशेष दर की मात्रा की, उपलब्ध व्यापक राजस्व आधार की दृष्टि से समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। यह व्यापक समीक्षा कार्रवाई टीपीटी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के साथ अधिक उद्देश्यपूर्ण ढंग से की जा सकती है। उस समय तक सुविधा की तराजू वर्तमान विशेष दर लंगरगाह संख्या VIII के लिए अनुमत करने के पक्ष में शुक्री हुई है। यह दृष्टिकोण न तो पत्तन को और न उपयोगकर्ताओं को घाटे की विधि में डालेगा क्योंकि टीपीटी के प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय विशेष दरों की समीक्षा करते समय विद्वित खाते में एकत्रित धनराशि पर भी विचार किया जायेगा।

(vi) उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि विशेष दर को, यदि लगाना ही है तो अक्टूबर 2003 से लगाया जाना चाहिए, जब लंगरगाह को पूरी तरह प्रचालित किया गया था। टीपीटी ने यह दर्शाते हुए इस मांग का विरोध किया कि लंगरगाह का एक भाग फरवरी 2003 में ही प्रचालित कर दिया गया था और 200 भी, ऐल ओ ए के पोत तब से वहां रहे किए जाने लगे हैं। चूंकि सुविधा का उपयोग फरवरी 2003 से करवाया जाने लगा था और पत्तन ने मार्च 2003 से, पूर्व प्रभाव से, विशेष प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया था। टीपीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार नहीं किया जा सकता। इसके अतिरिक्त कम गहराई वाले पोतों के डीप ड्रॉफ्ट बर्थ में लंगर डालने और इसके बावजूद उनसे भारी निकर्षण के लिए विशेष प्रभार का भुगतान करने की अपेक्षा रखने के मुद्दे पर इस प्राधिकरण द्वारा पूर्ववर्ती आदेशों में पर्याप्त विचार किया गया है। विशेष प्रभार सृजित सुविधा के लिए है। कोई पोत यदि इन सुविधाओं का लाभ उठाता है तो उसे इनके लिए निर्धारित प्रभारों का भुगतान ही करना चाहिए। यदि किसी पोत को सुधारित सुविधा नहीं चाहिए तो वह ऐसे स्थानों पर लंगर डालने से इकार कर सकता है।

(vii) टीपीटी में, अपने न्यासी मंडल द्वारा पारित संकल्प के आधार पर 28 मार्च 2003 से विशेष प्रभार लगाना आरम्भ कर दिया है। विधि किसी भी महापत्तन के न्यासी मंडल को, नई प्रशुल्क व्यवस्था लागू करने का आदेश जारी करने का अधिकार नहीं देती। तदर्थ प्रशुल्क पर इस प्राधिकरण के आदेश की टीपीटी द्वारा पूरी तरह गलत लाभ्या की गई है। कोई तदर्थ दर उपयोगकर्ताओं की सहमति से लागू की जा सकती है और उससे पहले इसका प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष रखा जाना चाहिए। उपयोगकर्ताओं की निहित सहमति के पिष्य में टीपीटी के तर्क समर्थन करने योग्य नहीं है। सर्वतोपरि, यह प्राधिकरण, पहले ही, सदर्भित प्रशुल्क गद को स्पष्ट रूप से अस्वीकार कर चुका था। इस प्रकरण में टीपीटी की कार्रवाई स्वीकार्य नहीं है। जो भी हो, इस प्रश्लेषण में अन्यत्र स्पष्ट किए गए कारणों से लंगरगाह संख्या VIII पर वर्तमान स्तर में विशेष निकर्षण लेवी आरम्भ करने का मामला है। चूंकि टीपीटी ने यह प्रभार 28 मार्च 2003 से लगाना पहले ही शुरू कर दिया है, इस प्राधिकरण के समक्ष निर्विवाद स्थिति स्पष्ट की गई है। यदि लंगरगाह संख्या VIII से विशेष दर की अब तक एकत्रित की गई राशि भारी निकर्षण खाते में ही रखी जाती है तो इससे केवल भविष्य में बोझ कम होगा। ऐसा है तो इस प्राधिकरण की लंगरगाह संख्या VIII के लिए विशेष दर को 28 मार्च 2003 के पूर्व व्यापी प्रभाव से ही इस शर्त के साथ अनुमोदित करने की मशा है कि लंगरगाह संख्या VIII पर पोतों से पहले ही एकत्रित की जा चुकी और भविष्य में एकत्रित की जाने वाली विशेषदर की राशि भारी निकर्षण के लिए अनुरक्षित अलग खाते में रखानारंतरित की जाए। इस खाते का, विधिवत परीक्षित विवरण, अपने दरमान और विशेष दर की मात्रा की अगली समीक्षा के समय, जो सिताम्बर 2004 में अपेक्षित है, टीपीटी द्वारा प्रत्युत किया जाना चाहिए।

(viii) पूर्ववर्ती प्रभाव से प्रदत्त अनुमोदन को टीपीटी द्वारा की गई (पूर्ववर्ती) कार्रवाइयों की पूष्टि नहीं मान लेना चाहिए। टीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह किसी भी प्रशुल्क व्यवस्था को तब तक एक तरफा लागू न करे जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित या अधिकृत न किया जाए। इस प्रकरण में टीपीटी द्वारा की गई भूल को इस बार तो नजरन्दाज किया जाता है किन्तु इस प्रकार की घटनाओं (अनधिकृत) कार्रवाइयों को गंभीरता से लिया जाएगा।

10. परिणामस्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण 28 मार्च 2003 के पूर्व-व्यापी प्रभाव से भारी निकर्षण के लिए लंगरगाह संख्या लंगरगाह संख्या VIII का उपयोग करने वाले सभी पोतों द्वारा देय पोत संबंधी प्रभारों के 30% के रूप में, जिसे 20 सिताम्बर 2002 के आदेश द्वारा पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है, विशेष दर के विस्तावरण को अनुमोदन प्रदान करता है। इस विशेष दर से एकत्रित राजस्व को भारी निकर्षण के लिए अनुरक्षित अलग खाते में जमा किया जाएगा और इसका उपयोग आनुषंगिक विदेश मुद्रा ऋण सेवा के लिए ही किया जाना चाहिए। भारी निकर्षण के लिए विशेष दर की टीपीटी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के साथ, समीक्षा की जाएगी।

अ.ल. बोगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 18th May, 2004

**No. TAMP/50/2003-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal from the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of special rate for capital dredging at berth number VIII as in the Order appended hereto.

## SCHEDULED

Case No. TAMP/50/2003-TPT

The Tuticorin Port Trust (TPT)

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 4th day of May 2004)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of special rate for capital dredging at berth number VIII.

2.1. This Authority had passed an Order on 20 September 2002 approving downward revision of the special rate for capital dredging to 30% of the applicable berth hire, pilotage fee, and port dues payable by all vessels using the berths VOC III, VOC IV, Coal Jetty I, Coal Jetty II and Oil Jetty.

The special rate for capital dredging on vessels calling at the Container Berth (Berth no.7) was fixed at 15% of the applicable port dues and pilotage and 30% of the berth hire charges.

2.2. While revising the special rate for capital dredging, the TPT had included an expenditure of Rs. 45 crores incurred during the year 2003-04 for dredging berth number VIII. The special rate for capital dredging has been fixed to recover the debt servicing cost of foreign currency loan availed by the port for its capital dredging project. Further, the cost of dredging berth No. VIII is relevant to vessels berthed at the concerned berth and this burden cannot be passed on to all other vessels, which do not use this berth. In view of this position, the dredging cost relating to berth No. VIII was not considered for the purpose of revising the special rate for capital dredging.

2.3. Subsequently, the TPT had requested this Authority that the special rate prescribed for VOC III, VOC IV berths, coal jetty and oil jetty may be extended to berth number VIII also. It had requested that separate costing for berth number VIII may not be insisted upon since fixing different dredging levy for each berth based on capital cost, operation cost, etc., is cumbersome and is not practicable.

2.4. The TPT was requested to forward a separate proposal for recovery of cost incurred for berth number VIII without linking it to the special rate for capital dredging. The TPT was also requested to furnish the details of capital cost, source of funding, traffic projections, and capacity utilisation relevant to this berth along with the proposal.

3.1. In the meanwhile, the Tuticorin Steamer Agents Association had pointed out that the port had started collecting dredging levy from vessels berthed on berth number VIII with effect from 28 March 2003 without the approval of the TAMP.

3.2. This Authority advised the TPT not to collect the dredging levy on the vessels berthed on berth number VIII as the tariff was not approved and the port should expedite submission of its proposal.

4. In this backdrop, the TPT has submitted a proposal for fixation of dredging levy for berth number VIII. It has reiterated its earlier request to extend the special rate applicable for other berths for berth Number VIII also. The main points made by the TPT in the proposal are summarised below:

- (i). The traffic projection after dredging berth number VIII is estimated at 20 lakh tonnes as against the estimated capacity of 15 lakh tonnes.
- (ii). A detailed working of dredging levy for berth number VIII on cost plus basis taking into consideration the expenditure incurred for dredging berth number VIII has been furnished. Direct overheads, management and general overhead and fire fighting expenses have been considered in cost statement in addition to reckoning depreciation and return on capital employed on the relevant capital expenditure.
- (iii). Cost incurred for providing port service, pilotage and towage service for all the other berths has been allocated proportionately to berth number VIII based on number of vessels proposed to be handled at this berth vis-à-vis the total vessels projected to be handled during the year 2003-04. The total number of vessels anticipated to be handled at berth VIII during the year 2003-04 is 145 as against total of 1466 vessels estimated to be handled during the relevant year.
- (iv). Two set of cost statements have been prepared to estimate the levy applicable for berth number VIII. The first cost statement includes the cost pertaining to common approach channel and the other cost statement excludes this component. The deficit reflected by the cost statements for the year 2003-04 are 73.91% if the share of dredging cost pertaining to common approach channel is excluded and if this item is included the deficit will work out to 118.73%.
- (v). The percentage of levy estimated above will be a huge burden on the vessel operator if the entire deficit is proposed to be recovered.
- (vi). It has, therefore, requested that the dredging levy for berth number VIII may be fixed at 30% of the vessel related charges as applicable for the berths number VOC III, VOC IV, Coal Jetty I, Coal Jetty II and Oil Jetty.
- (vii). It has also requested to approve the proposed levy with retrospective effect from 28 March 2003 i.e. from the date the instant proposal was approved by the Board of Trustees of the TPT.

5.1. In accordance with the consultative procedure adopted, a copy of the proposal was forwarded to the concerned user organisations for their comments.

5.2. The comments received from the above users were forwarded to the TPT as feedback information.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TPT was requested to furnish additional information on various points. In response, the TPT had furnished the information. Since the reply furnished by the TPT was not explicit with reference to various queries raised by us, the TPT was again requested to clarify some of the points. The TPT has subsequently furnished the requisite information. Some of the main points made by the TPT are as follows:

- (i). The TAMP in its Order dated 20 September 2002 has approved dredging levy of 30% for the deep draft berths as against 50% levy proposed by the port. This has resulted in a deficit of Rs. 39.33 lakhs during the year 2002-03.
- (ii). The cost statement for recovery of dredging levy for berth number VIII has been furnished for the year 2004-05 as requested by the TAMP. The cost statements for the year 2004-05 reflect deficit of 474.89% without considering the share of dredging cost pertaining to common approach channel and if this element is included the deficit is reported at the level of 539.05%.
- (iii). The subject proposal is to meet the cost of capital dredging project from the vessels occupying deep draft berths (including VIII berth) and to recover the investment made for deepening the VIII berth to 10.7 mtrs. In addition to this, depreciation cost of dredging in the front of VIII berth is also included in the computation of the proposed levy since it is a common infrastructure facility and separate treatment for each berth is not possible due to the topography of the port.

- (iv). The dredging levy collected in respect of port dues and pilotage fees on vessels at berth number VIII will be credited to the memorandum Capital Dredging Reserve Account since the same is towards defraying the expenditure incurred in respect of capital dredging. The dredging levy collected in respect of berth hire will be credited to the General Revenue Account since the dredging expenditure is met from the internal resources of the port.
- (v). The exact tenure of the proposed levy will be decided on the periodic review of the levy after considering the debt servicing liabilities of capital project with the cost of deepening VIII berth. The tenure of the proposed levy will coincide with the debt servicing period of the Japanese yen loan taken for the capital dredging project.
- (vi). The intention of furnishing the cost statements alongwith the proposal is only to appreciate the unduly high rate that would be applicable on vessels occupying berth number VIII if the concept of dredging levy is applied exclusively for berth number VIII. The issues of incremental expenses with respect to berth number VIII and the basis of apportionment are, therefore, not relevant.
- (vii). The capacity utilisation of deep draft berth Nos. III and IV has been 72% and 83% respectively and the utilisation of VIII berth has been 51% for the year 2002-03. Since the present occupancy of the deep draft berths is well below the maximum utilisation, the review of the special rate of capital dredging in view of the wider revenue base available may not be required at this juncture though admitted that it may have implications in future.
- (viii). It has agreed to maintain separate account to ascertain the cumulative inflow of revenue on account of the levy collected from berth hire charge on vessels occupying berth No. VIII.

7.1. A joint hearing in this case was held on 19 February 2004 at the TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the concerned users have made their submissions.

7.2. As decided in the joint hearing, the TPT was requested to furnish details of number of vessels berthed at berth number VIII since February 2003 and the number of vessels that require deep draft. The TPT was also requested to indicate the total amount of surcharge collected from the vessels berthed at berth number VIII.

7.3. The TPT has furnished the following information:

- (i). The deep draft facility was practically available in March 2003 and only 3 vessels were handled prior to 28 March 2003.
- (ii). Since the vessels handled from 10 April 2003 were only subject to dredging levy, the information from this period is only relevant. Considering the vessel arrival pattern in berth number VIII, from April 2003 to February 2004, the details of total number of vessels handled at this berth and availing deep draft/non-deep draft facilities and corresponding dredging levy for the relevant period is tabulated below:

Sl. No.	Details of vessels handled	2003-04 (April'03 to February 2004)	Percentage	Dredging levy collected (Rs. in lakhs)
1.	Non deep draft vessels	30	50.85	20.28
2.	Deep draft vessels	29	49.15	62.30
	<b>Total</b>	<b>59</b>		<b>82.58</b>

- (iii). It has also clarified that the above pattern is only illustrative since berth occupancy depends on the availability of other deep draft berths.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). A special charge on the basic vessel related charges was approved by this Authority in the year 2000 in order to meet the debt servicing cost of the foreign currency loan availed by TPT to finance its capital dredging project. The quantum of the special charge was fixed with reference to the annualized debt servicing liability with a direction that the proceeds from the special charge should be maintained in a separate account from which the debt servicing liability should be met. The capital dredging expenditure relating to berth No. VIII was not financed out of the foreign currency loan availed earlier but from the internal resources as disclosed by the port. It has to be recognized that a special charge is generally considered by this Authority to recover any abnormal one time liability which cannot be met from any other source so that such one time liabilities are not perpetuated in basic tariff. Investment from internal resources of a port will not qualify for such special treatment. The basic rates for the relevant service / facility should be fixed taking into account the investment made and the admissible return thereon. For these reasons, the proposal of TPT for a special rate to recover its investment of about Rs 45 crores on berth VIII was disallowed and the port was advised to propose berth hire charges for the concerned berth accordingly.
- (ii). The TPT has not proposed any different berth hire charges for berth No. VIII. It has extended the same berth hire charge prescribed for other berths to this berth also. At the joint hearing, the port has, however, conceded to review the basic berth hire charges at the time of the next general revision of tariff which is due in September 2004.
- (iii). In view of the position explained above, the issue before this Authority is extending the special charge for capital dredging earlier approved for other deep draft berths to berth No. VIII. Like the berths already subjected to the special charge, berth No. VIII also fits into the definition of deep draft berths at TPT. The depth in the channel is definitely relevant to the vessels at berth VIII – one without the other may not be of any substantive significance to vessels. Further, when vessels calling at other deep draft berths pay for the debt servicing cost of capital dredging expenditure, it will give rise to an anomalous position if a similarly placed facility at berth VIII is excluded from the scope of the special charge. The points made by TPT in this regard deserve to be considered. It is noteworthy that some of the user organizations like Tuticorin Custom House Agents Association, Tuticorin Chamber of Commerce and Industry and Indian Chamber of Commerce and Industries have objected only to the retrospective application of the special charge and its quantum and not on the issue of extending the special charge to berth VIII per se.
- (iv). The TPT has proposed that the special charges on port dues and pilotage payable by vessels calling at berth VIII would be credited to the special account maintained for capital dredging and the special charges on berth hire payable by such vessels would be taken to the credit of the port's General Fund. As mentioned earlier, the special rate is not for recovering port's investment made from its internal resources. The basic rate should take care of this aspect. That being so, it is necessary to credit the proceeds from the special charges on all the applicable vessel related charges, including berth hire charges, levied from vessels at berth VIII to the separate account maintained for Capital Dredging.
- (v). Since the special charge is for meeting the debt servicing obligation of the capital dredging project, any different calculation of the quantum of such charge with reference to the cost position for berth No VIII alone is not found to be relevant. Prescription of a different special charge for berth VIII will also give rise an anomaly of

vessels at two sets of deep draft berths paying differently for the same purpose. The existing special rate was fixed without considering revenue from berth No. VIII. Since the special rate is extended to berth No. VIII also, in the normal course, the quantum of the special rate needs to be reviewed in view of the wider revenue base available. The elaborate review exercise can be more objectively done alongwith the next general review of the Scale of Rates of TPT. Till such time, the balance of convenience is in favour of allowing the existing special rate to berth No VIII. This approach will not put either the port or the users in a disadvantageous position, as the accumulation in the earmarked account will be considered while reviewing the quantum of special rates at the time of the next general review of tariff at TPT.

- (vi). Users have demanded that the special rate, if at all leviable, should be from October 2003 when the berth was commissioned fully. The TPT has countered this demand by indicating that part of the berth was commissioned in February 2003 itself and vessels of 200 mtrs LOA were berthed since then. As the facility was put into use since February 2003 and the port has proposed to levy the special charge retrospectively since March 2003, the proposal of TPT cannot be negated. Further, the issue of lesser draft vessels berthed at deep draft berths and still they are required to pay special charge for capital dredging has already been adequately dealt by this Authority in its earlier Orders. The special charge is for the facility created. Any vessel availing services at such facility should pay the prescribed charges. If a vessel does not require the improved facility, it has an option to refuse berthing at such places.
- (vii). The TPT has started levying the special charge from 28 March 2003 based on a Resolution passed by its Board of Trustees. The Statute does not empower Board of Trustees of a major port to order implementation of any new tariff arrangement. The Order of this Authority on ad hoc tariff has been totally misinterpreted by the TPT. An adhoc rate can be introduced only with the consent of users and simultaneous submission of a proposal before this Authority. The argument of TPT about implied consent of users is not a tenable one. Above all, this Authority had explicitly disallowed earlier the tariff item in reference. The action of TPT in this case is not acceptable.

Be that as it may, for the reasons explained elsewhere in this analysis, there is a case for introducing special dredging levy at the existing level at berth VIII. Since the TPT has already started levying this charge from 28 March 03, a *fait accompli* situation is presented before this Authority. If the amount of special rate collected so far from berth VIII is retained in the capital dredging account, it will only go to reduce the burden in future. That being so, this Authority is inclined to approve the extension of the special rate to berth No. VIII retrospectively from 28 March 2003 subject to the stipulation that the entire special rates on account of vessels at berth VIII already collected and to be collected should be transferred to the separate account maintained for capital Dredging. The details of this account duly audited should be furnished by TPT at the time of the next review of its Scale of Rates and the quantum of special rate which is due in September 2004.

The retrospective approval accorded should not be taken to mean as ratification of the actions of TPT. The TPT is advised not to introduce any tariff arrangement *suo motu* unless specifically approved or empowered by this Authority. The lapse on part of TPT in this case is be condoned this time but recurrence of such (unauthorised) actions will be viewed seriously.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves with retrospective effect from 28 March 2003 extension of the special rate of 30% for capital dredging already approved vide order dated 20 September 2002 on the vessel related charges payable by all vessels using berth No VIII. The proceeds from this special rate should be credited to the separate account maintained for Capital Dredging and should be applied only towards servicing the relevant foreign currency loan. The special rate for capital dredging will be reviewed alongwith the next general review of the Scale of Rates of TPT.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]